STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 42586
26 november 2015

Bekendmaking aan Rijnscheepvaart nr. 2/2015, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

25 november 2015
IENM/BSK-2015/220275

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en de op 3 juni 2015 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen resolutie 2015-I, protocollen 2015-I-7, 2015-I-13 en 2015-I-16, over de invoering, de wijziging en de verlenging van de werkingsduur van een aantal bepalingen van tijdelijke aard van het Rijnvaartpolitiereglement 1995;

MAAKT BEKEND:

ARTIKEL 1

Met ingang van 1 december 2015 tot en met 30 november 2018 gelden de volgende bepalingen als tijdelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement 1995.

A

In artikel 1.01 worden in de alfabetische rangorde, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel ac door een puntkomma, de volgende onderdelen toegevoegd.

ad. *LNG-installatie:* alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
ae. *bunkerzone:* de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
af. *vloeibaar aardgas (LNG):* aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van – 161°.

B

Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd.

1. Onderdeel ac komt te luiden:

ac. de bij artikel 15.08, tweede lid, voorgeschreven losverklaring;.

2. Twee onderdelen worden toegevoegd, luidende:

ad. voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, het operationeel handboek en de veiligheidsrol;
ae. voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure.

C

Aan hoofdstuk 2 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten een kenteken voeren.

2. Dit kenteken moet rechthoekig zijn, met de vermelding “LNG” in witte letters op een rode ondergrond, met een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm.
De afmeting van de langste zijde van de rechthoek moet ten minste 60 cm bedragen.
De letters moeten een hoogte van ten minste 20 cm hebben. De breedte van de letters en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Het kenteken moet op een geschikte en goed zichtbare plaats zijn aangebracht.

4. Het teken moet zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

D

Artikel 4.07, vierde lid, onderdeel c, en vijfde lid, onderdeel c, komen beide te luiden:

c. scheeps- of samensteltype overeenkomstig de Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart;

E

In artikel 6.28 wordt, onder vernummering van de leden 10 tot en met 12 tot lid 11 tot en met 13, een lid ingevoegd, luidende:

10. Schepen en samenstellen die het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voeren, mogen de sluis niet binnenvaren indien er vloeibaar aardgas (LNG) vrijkomt buiten de LNG-installatie, of indien verwacht kan worden dat er vloeibaar aardgas (LNG) buiten de LNG-installatie zal vrijkomen tijdens het schutten.

F

Artikel 7.08 komt te luiden:

Artikel 7.08 Bewaking en toezicht

1. Een ter zake kundige bewaker moet zich voortdurend bevinden aan boord:
   a. van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert,
   b. van een stilliggend schip dat een teken als bedoeld in artikel 3.14 voert, en
   c. van een stilliggend passagiersschip wanneer er passagiers aan boord zijn.

2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
   a. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, houder is van een verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof,
   b. bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, houder is van de verklaring van deskundigen als bedoeld in artikel 4.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

3. Aan boord van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien:
   a. vloeibaar aardgas (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt,
   b. de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen, en
   c. het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die, zo nodig, snel kan ingrijpen.

4. Aan boord van een stilliggend schip als bedoeld in artikel 3.14 is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien:
   a. het schip in een havenbekken stilligt, en indien
   b. de bevoegde autoriteit het schip van de verplichting als bedoeld in het eerste lid heeft vrijgesteld.

5. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.

6. Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor de inzet van de bewaker dan wel voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk.

G

Aan hoofdstuk 8 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 8.11 Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
   a. de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn en
   b. tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.

2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht, gesloten zijn.
   Deze bepaling is niet van toepassing op:
   a. aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;
   b. ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;
   c. ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie en
   d. ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.
   Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.

4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle vanaf het dek toegankelijke ruimten ontlucht worden.

H

Artikel 12.01 komt te luiden:

Artikel 12.01 Meldplicht

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het achtste lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, via de marifoon melden op het aangegeven kanaal:
   a. schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
   b. tankschip;
   c. schip dat containers vervoert;
   d. schip met een lengte van meer dan 110 m;
   e. hotelschip;
   f. zeeschip;
   g. schip dat een LNG-systeem aan boord heeft;
   h. bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.

2. Bij de in het eerste lid bedoelde aanmelding moeten worden vermeld:
   a. naam van het schip; en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
   b. uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
   c. soort vaartuig of samenstel; en bij samenstellen soort vaartuig voor alle schepen overeen-komstig bijlage 12;
   d. laadvermogen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
   e. lengte en breedte van het schip; en bij samenstellen lengte en breedte van het samenstel en van alle schepen van het samenstel;
   f. aanwezigheid van een LNG-systeem aan boord;
   g. voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is:
      aa. de VN-nummers of de nummers van de gevaarlijke goederen;
      bb. de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming;
      cc. de klasse, de classificeringscode en eventueel de verpakkingsgroep van de gevaarlijke goederen;
      dd. de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen, waarop deze gegevens betrekking hebben;
      ee. blauwe lichten/kegels;

h. voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN niet van toepassing is en die niet in containers worden vervoerd: soort en hoeveelheid lading;
i. aantal containers aan boord naar grootte, type en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke stuwplaats van containers;
j. containernummer van de containers met gevaarlijke goederen;
k. aantal personen aan boord;
l. positie, vaarrichting;
m. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
n. route met opgave van de vertrek- en bestemmingshaven;
o. haven waar is geladen;
p. haven waar wordt gelost.

3. De in het tweede lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder l en m, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon schriftelijk, telefonisch, of via elektronische weg, aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, melden.

4. Voor zover de schipper, een andere plaats of een andere persoon zich via elektronische weg meldt:
   a) moet de melding overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013, worden overgedragen,
   b) moet in afwijking van het tweede lid, onder c, het scheeps- of samensteltype overeenkomstig de onder a van dit lid genoemde standaard worden medegedeeld.

5. De in het tweede lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder l en m bedoelde gegevens, moet via elektronische weg worden overgedragen voor schepen en samenstellen met containers aan boord.

6. Indien het schip zijn reis in een der in het achtste lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.

7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld. Deze wijziging moet schriftelijk of via elektronische weg worden overgedragen op het aangegeven kanaal.

8. Op de riviergedeelten:
   a. van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Lauterburg (km 352,00),
   b. van Lauterburg (km 352,00) tot Gorinchem (km 952,50), en
   c. van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (989,20),

   die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord ″Meldplicht″ geldt de in het eerste lid bedoelde meldplicht onder de volgende voorwaarden:
   – op het gedeelte bedoeld onder a behoeven zich slechts samenstellen die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is te melden,
   – op het gedeelte bedoeld onder b moeten behalve samenstellen die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld,
   – op de gedeelten bedoeld onder b en c moeten de gegevens genoemd in het tweede lid, onder a, b en c, eveneens worden verstrekt bij het passeren van de overige verkeersposten, districtscentrales en sluizen, evenals aan de met het teken B.11 aangeduide meldpunten.

9. De bevoegde autoriteit kan:
   a. voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen;
   b. voor schepen voor dagtochten een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt.

I

Artikel 15.06 komt te luiden:

Artikel 15.06 Plicht tot waakzaamheid tijdens het bunkeren

1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen dat:

a. de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft,
b. bij afzonderlijk vullen van de brandstoftanks, dat de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen de brandstoftanks gesloten zijn,
c. het bunkeren onder toezicht geschiedt, en
d. een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a), van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn wordt gebruikt.

2. De schipper moet er voorts voor zorgen dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn, voordat zij met bunkeren beginnen, de volgende punten zijn overeengekomen:
   a. het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,
   b. het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation,
   c. de te bunkeren hoeveelheid per brandstoftank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontluchten van de brandstoftanks,
   d. de volgorde waarin de brandstoftanks worden gevuld, en
   e. de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.

3. De schipper van een bunkerschip mag pas met het bunkeren beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid, is vastgesteld.

J

Onder vernummering van de artikelen 15.07 en 15.08 tot 15.08 en 15.09 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15.07 Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)

1. De bepalingen van artikel 15.06, eerste lid, onderdeel a en b, en het tweede lid, onderdeel a en e, zijn niet van toepassing bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

2. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) tijdens het varen, de overslag en het aan of van boord gaan van passagiers is niet toegestaan.

3. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) mag uitsluitend plaatsvinden op een door de bevoegde autoriteit daarvoor aangewezen plaats.

4. In de bunkerzone mogen uitsluitend aanwezig zijn: bemanningsleden van het schip dat moet bunkeren, medewerkers van het bunkerstation, of personen die daarvoor toestemming hebben gekregen van de bevoegde autoriteit.

5. Alvorens met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) te beginnen, dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
   a. het schip dat moet bunkeren zodanig ligt afgemeerd dat de kabels, en met name de elektrische kabels en de aardverbindingen, alsook de slangen, niet door trek vervormd kunnen worden, en dat de schepen bij gevaar snel losgemaakt kunnen worden;
   b. de schipper of een door hem/haar met de verantwoording belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) voor schepen die het kenteken dragen als bedoeld in artikel 2.06, overeenkomstig de door de CCR vastgelegde standaard, hebben ingevuld en ondertekend, en dat alle vragen van deze lijst met 'ja' zijn beantwoord. Niet-relevante vragen kunnen geschrapt worden. Indien niet alle vragen positief kunnen worden beantwoord, is bunkeren slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan;
   c. alle vereiste toestemmingen zijn verkregen.

6. De controlelijst als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b) moet:
   a. in tweevoud worden ingevuld,
   b. beschikbaar zijn in ten minste één taal die begrijpelijk is voor de personen bedoeld in het voornoemde vijfde lid, onderdeel b, en
   c. drie maanden aan boord van het schip worden bewaard.

7. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat:
   a. alle maatregelen ter vermijding van lekkage van vloeibaar aardgas (LNG) zijn genomen;

b. druk en temperatuur van de brandstoftank vloeibaar aardgas (LNG) in normale bedrijfsomstandigheden blijven;
c. de vulstand van de brandstoftank vloeibaar aardgas tussen de toegestane niveaus blijft;
d. maatregelen betreffende de aarding tussen het schip dat moet bunkeren en het bunkerstation overeenkomstig de in de gebruiksaanwijzing voorziene methode, zijn getroffen.

8. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG),
   a. moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats genomen mag worden op een afstand van minder dan 10 m, conform artikel 3.33. De lengte van de zijde van het vierkante bord moet ten minste 60 cm bedragen;
   b. moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, op een plaats die voor andere schepen goed zichtbaar is, het bord A.9 voeren, dat aangeeft dat het verboden is hinderlijke waterbeweging te veroorzaken (bijlage 7). De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 cm bedragen;
   c. ’s nachts moeten deze borden zodanig zijn verlicht, dat ze aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar zijn.

9. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) is het volgende vereist:
   a. volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas tot aan de brandstoftank van het vloeibaar aardgas (LNG);
   b. sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation voor vloeibaar aardgas (LNG);
   c. mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.

K

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. De vermelding bij schets 62 komt te luiden:

Art 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen

Art. 15.07, achtste lid, onderdeel a, plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

2. Toegevoegd wordt schets 66, luidende:

NACHTTEKEN	Schets	DAGTEKEN
	66	

Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

L

In bijlage 7, afdeling I, onderdeel A (verbodstekens) komt de vermelding bij teken A.9 te luiden:

A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken

artikelen 6.20, eerste lid, onderdeel e, en 15.07, achtste lid, onderdeel b.

M

Na bijlage 11 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

BIJLAGE 12

LIJST VAN DE SOORTEN VAARTUIGEN EN SAMENSTELLEN

Naam:
- motortankschip;
- motorvrachtschip;
- kanaalspits;
- sleepboot;
- duwboot;
- sleeptankschip;
- sleepvrachtschip;
- tankduwbak;
- vrachtduwbak;
- zeeschipbak;
- schip voor dagtochten;
- hotelschip;
- snel schip;
- drijvend werktuig;
- schip bestemd voor bouwwerkzaamheden;
- bijboot;
- duwstel;
- gekoppeld samenstel;
- sleep;
- vaartuig, type onbekend.

Artikel 2

1. De werkingsduur van de voorschriften van tijdelijke aard betreffende de artikelen 1.07, tweede lid, en 10.01, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, eerder vastgesteld bij de protocollen nrs. 2001-II-15 respectievelijk 2009-I-16, beide laatstelijk verlengd bij protocol 2013-I-13, wordt met ingang van 1 december 2015 verlengd tot en met 30 november 2018.

2. De werkingsduur van de voorschriften van tijdelijke aard betreffende artikel 11.02, alsmede betreffende het vervallen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, eerder vastgesteld bij protocol nr. 2009-I-16 en laatstelijk verlengd bij protocol 2013-I-13, wordt met ingang van 1 december 2015 verlengd tot en met 30 november 2016.

Deze bekendmaking wordt aangehaald als: Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2015.

Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

TOELICHTING

Algemeen

Met deze bekendmaking wordt resolutie 2015-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van 3 juni 2015, protocollen nrs. 2015-I-7, 2015-1-13 en 2015-I-16, geïmplementeerd.
Door middel van deze bekendmaking wordt allereerst een aantal wijzigingen van tijdelijke duur van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr), met betrekking tot voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, bekendgemaakt. Deze schepen brengen een specifiek risico met zich mee, verbonden aan dit type brandstof. Om een veiligheidsniveau te bereiken dat gelijkwaardig is aan dat van schepen die gasolie gebruiken als brandstof, zijn gerichte voorschriften opgesteld voor de exploitatie van schepen die gebruik maken van LNG als brandstof als zij de Rijn bevaren.
Voorts wordt door middel van deze bekendmaking een aantal wijzigingen van tijdelijke duur van het Rpr bekendgemaakt met betrekking tot de elektronische meldplicht voor schepen. Deze wijziging beoogt de leesbaarheid van artikel 12.01 te verbeteren door de formulering te verduidelijken. Hiervoor zijn de gegevens die gemeld moeten worden herzien. Tevens is een bijlage 12 ingevoegd met de lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen. De nieuwe formulering van artikel 12.01 komt overeen met de standaard voor het elektronisch melden, die door de CCR is aangenomen. Door deze wijziging zijn de gegevens die opgegeven moeten worden krachtens de meldplicht enerzijds en de standaard voor het elektronisch melden anderzijds identiek. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de melding van bepaalde nuttige informatie voor de veiligheid verplicht te stellen, bijvoorbeeld het containernummer voor gevaarlijke goederen. De wijziging voert tevens een meldplicht in voor de schepen die LNG als brandstof gebruiken. Daarnaast is in artikel 4.07 een verwijzing naar de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart opgenomen voor de melding om welk type scheeps- of samenstel het gaat. De lijst van scheeps- en samensteltypen die is vastgelegd in de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart komt overeen met de lijst die in de standaard voor het elektronisch melden wordt gegeven.
Tot slot wordt met deze bekendmaking de werkingsduur verlengd van de tijdelijke wijzigingen van het Rpr met betrekking tot de artikelen 1.07, tweede lid, 10.01, derde lid, 11.02 en 11.03 tot en met 11.05. De tijdelijke wijziging van de eerste twee genoemde artikelen wordt verlengd tot en met 30 november 2018 en die van de overige tot en met 30 november 2016. Deze tijdelijke wijzigingen zijn alle laatstelijk verlengd bij protocol nr. 2013-I-13 van de CCR. De bevoegdheid om tijdelijke wijzigingen van het Rpr te verlengen is gebaseerd op artikel 1.22, derde lid, van dat reglement.

Vaste verandermomenten

Aangezien het hier alleen om een bekendmaking gaat zijn de vaste verandermomenten niet van toepassing.

Administratieve en overige lasten voor burgers en bedrijven

De invoering van LNG-voorschriften brengt nagenoeg geen stijging van de administratieve lasten met zich mee en een beperkte stijging van de nalevingskosten. De wijzigingen in artikel 12.01, dat de meldplicht voor schepen regelt, behelzen niet zozeer een uitbreiding van de meldplicht als wel een wijziging van de manier waarop moet worden gemeld, een verduidelijking van de voorschriften en een uitbreiding met de mogelijkheid van elektronische melding. Voor de schepen die LNG gebruiken zijn er mogelijk wel nieuwe kosten verbonden aan de aanschaf van de verkeersborden die tijdens het bunkeren moeten worden gebruikt en die niet standaard aan boord aanwezig zijn. Dit zijn het nieuwe LNG-teken en de verboden om langszij te liggen of om hinderlijke waterbewegingen te maken. Deze kosten bedragen € 100,– per bord. Op dit ogenblik zijn er 5 LNG-schepen in de vaart. Bewakingskosten zijn naar verwachting beperkt, aangezien bewaking slechts vereist is wanneer een LNG-schip stilligt en de LNG-installatie draait terwijl dit soort schepen bedoeld is voor de volcontinue vaart.
Verder betreft deze bekendmaking een verlenging van de werkingsduur van bestaande tijdelijke voorschriften. Derhalve leidt deze bekendmaking slechts in beperkte mate tot nieuwe informatieverplichtingen of het vervallen ervan en zijn de nalevingskosten voor burgers of bedrijven verwaarloosbaar.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Onderdelen A tot en met C, E tot en met G en I tot en met L

Onderdeel A vult artikel 1.01 aan met begripsbepalingen van bepaalde begrippen die worden gehanteerd bij het gebruik van LNG als brandstof.
Onderdeel B is bedoeld ter aanvulling van de in artikel 1.10 vermelde lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard. Voorgeschreven wordt dat er een operationeel handboek en een veiligheidsrol aan boord moeten zijn. Deze twee documenten zorgen ervoor dat de bemanning respectievelijk doelmatig kan handelen, een schip dat LNG gebruikt correct kan onderhouden, en geven bovendien een taakverdeling voor de bemanning in geval van brand of een ongeluk. Aangezien de exploitatie van deze schepen specifieke risico's met zich meebrengt, legt deze wijziging ook de verplichting op aan boord de speciale certificaten te bewaren ten bewijze van de deskundigheid van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure.
Onderdeel C voegt artikel 2.06 toe dat een kentekenverplichting oplegt aan schepen die LNG gebruiken. Het is immers in geval van een ongeluk van belang dat de hulpdiensten onmiddellijk bij de aanvang van hun interventie weten dat het gaat om een schip dat LNG gebruikt. Om die reden schrijft lid 3 van artikel 2.06 voor dat deze schepen een kenteken met de vermelding "LNG" voeren op een plek die duidelijk zichtbaar is zodra personen aan boord gaan. De vermelding "LNG" is identiek voor alle verschillende taalversies van het Rpr. Dit kenteken en de afmetingen ervan, zijn voorgelegd tijdens de hoorzitting met de erkende organisaties die het bedrijfsleven vertegenwoordigen en werd beschouwd als een goed compromis tussen een duidelijk zichtbaar teken en de noodzaak om een zekere discretie te betrachten om geen onnodige ongerustheid te veroorzaken bij de oeverbewoners langs de betrokken waterweg. Onderdeel K vult bijlage 3 van het RPR aan met het nieuwe kenteken. In artikel 6.28 is een nieuw lid 10 ingevoegd, waarin de voorschriften staan voor het schutten van schepen die LNG gebruiken als brandstof. Sluizen zijn besloten ruimten en als een LNG-schip samen met bijvoorbeeld een passagiersschip wordt geschut valt de aanwezigheid van een mogelijke ontstekingsbron niet uit te sluiten. Het is dus noodzakelijk zich vóór het schutten ervan te vergewissen dat geen aardgas kan vrijkomen om elk risico op brand te vermijden. De kleine deskundigengroep die hierover specifiek werd geraadpleegd oordeelde dat het apart schutten van een LNG-schip niet noodzakelijk was.
Onderdeel F breidt de voorschriften inzake de aanwezigheid van een bewaker uit tot schepen die LNG als brandstof gebruiken. De bewaking van deze schepen moet worden verzekerd door een bemanningslid, houder van een verklaring, en beschikkend over aantoonbare deskundigheid aangaande het gebruik van LNG als brandstof. Als LNG niet wordt verbruikt (het vrijkomen van LNG via het overdrukventiel wordt niet beschouwd als verbruik), en als de exploitatiegegevens van de LNG-installatie op afstand kunnen worden uitgelezen, is slechts toezicht nodig op voorwaarde dat het toezicht wordt gehouden door een persoon die, indien nodig, snel kan ingrijpen. Volgens de geraadpleegde deskundigen is het moment waarop gebunkerd wordt de meest risicovolle fase van de exploitatie van een schip dat LNG als brandstof gebruikt. De onderdelen G en J zijn dan ook bedoeld om het RPR aan te vullen met twee nieuwe artikelen waarin voorschriften zijn opgenomen inzake het bunkeren van LNG. Deze voorschriften omvatten de bunkeroperatie en de veiligheid van het personeel tijdens het bunkeren.
De voorschriften inzake de veiligheid aan boord zijn opgenomen in het nieuwe artikel 8.11. De voorschriften inzake het bunkeren zijn opgenomen in het nieuwe artikel 15.07. Het laatstgenoemde artikel definieert de belangrijkste voorwaarden waaraan moet worden voldaan tijdens het bunkeren om de veiligheid te verzekeren. Er wordt met name in bepaald dat een bunkercontrolelijst moet worden ingevuld voordat met bunkeren mag worden begonnen. Het artikel bepaalt eveneens dat het schip dat bunkert, tijdens dit procedé twee borden voert. Op het ene bord worden de andere schepen gewezen op het verbod ligplaats te nemen op minder dan 10 m van het bunkerende schip. Het andere bord wijst er op dat hinderlijke waterbeweging vermeden moeten worden. Op deze manier worden andere schepen op een afstand gehouden van zo'n twintig meter van het aansluitpunt van de bunkerslang tussen het bunkerende schip en het bunkerstation. Dit is de afstand die werd aanbevolen door de deskundigengroep geraadpleegd in het kader van de uitwerking van deze voorschriften.

Onderdelen D, H en M

In artikel 4.07 is de te verstrekken informatie over het scheeps- of samensteltype, die het vierde en vijfde lid van dat artikel voorschrijven, gebaseerd op dezelfde lijst als de lijst die voor de melding via elektronische weg wordt gebruikt. Deze lijst is overgenomen uit de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart.

In het eerste lid van het gewijzigde artikel 12.01 is aangegeven welke schepen en samenstellen onder de meldplicht vallen. De meldplicht voor containerschepen geldt niet meer bij het vervoer van meer

dan 20 containers omdat in de praktijk onder die grens bijna niet wordt vervoerd. Deze meldplicht is feitelijk niet aangescherpt maar sluit aan bij de praktijk. Voorts is de oude lijst aangevuld met de schepen of samenstellen die een LNG-systeem aan boord hebben. De autoriteiten wensen inderdaad deze schepen om veiligheidsredenen te kunnen volgen, met name om een gerichte interventie van de reddingsdiensten mogelijk te maken bij calamiteiten.
Het tweede lid bevat de lijst van de gegevens die gemeld moeten worden. Deze gegevens zijn voortaan in overeenstemming met de gegevensvelden van de standaard voor het elektronisch melden. Deze lijst is aangevuld met alle gegevensvelden die in de standaard als verplicht worden aangemerkt. Voor samenstellen worden alle gegevens gevraagd voor elk schip dat deel uitmaakt van het samenstel (naam, soort vaartuig, lengte en breedte). Dit maakt het in de praktijk mogelijk na te gaan welke lading in welk deel van het samenstel is gelegen. Deze gegevens worden sinds het midden van de jaren negentig al door de schippers gemeld. Voor de schepen die LNG als brandstof gebruiken moet de schipper de aanwezigheid van een LNG-systeem aan boord melden, ongeacht of dit in bedrijf is. Bovendien is de melding van andere nuttige gegevens voor de veiligheid toegevoegd. Het gaat vooral om het nummer van de containers met gevaarlijke goederen of de respectievelijke stuwplaats van de containers. Deze informatie zal met name het calamiteitenmanagement voor de containerschepen verbeteren en de opgave van deze gegevens zal volgens de experts niet tot aanzienlijke extra kosten leiden. Voor de containers moet de schipper – in aanvulling op het aantal containers aan boord – ook de grootte, het type en de beladingstoestand (beladen of onbeladen) voor elke container vermelden. Deze informatie zal het calamiteitenmanagement verbeteren, bijvoorbeeld bij containers die over boord zijn geslagen. In de laatste plaats is de lijst van gegevens tevens gereorganiseerd: de lijst begint met de gegevens over het schip en eindigt met de gegevens over de lading.
Het vierde lid geeft de modaliteiten voor de meldingen via elektronische weg. Het lid verwijst met name naar de standaard voor het elektronisch melden waarin de lijst van de scheeps- of samensteltypen wordt gedefinieerd. De schipper moet dit type vermelden bij een elektronische melding. Deze lijst van de scheeps- of samensteltypen is gebaseerd op aanbeveling nr. 28 (codes voor typen van vervoermiddelen) die door de Verenigde Naties (TRADE/CEFACT) is aangenomen.
Het vijfde lid schrijft voor dat de schepen en samenstellen met containers aan boord via elektronische weg dienen te melden. Het gaat om een uitbreiding van deze verplichting ten opzichte van de oude situatie, waarin de verplichting alleen gold voor de schepen en samenstellen met meer dan 20 containers aan boord en voor de schepen en samenstellen die containers vervoeren waarop het ADN van toepassing is. Deze schepen moeten worden uitgerust met software om via elektronische weg te kunnen melden. De BICS-software kan gratis worden gedownload, maar de schepen zullen over een computer moeten beschikken. Volgens de beschikbare informatie bestaan geen schepen die op een regelmatige basis minder dan 20 containers vervoeren. Bij gemengde ladingen kan deze incidenteel tevens enkele containers bevatten.
De overige leden zijn alleen vernummerd en geactualiseerd qua verwijzingen, waarbij het zevende lid nu ook de modaliteiten aangeeft volgens welke de schipper de tijdens de reis gewijzigde gegevens moet doorgeven aan de bevoegde autoriteiten. Het gebruik van verschillende middelen (radio, schriftelijke weg, elektronische weg) is toegestaan.

Ook wordt een bijlage 12 ingevoegd, waarin de verschillende soorten vaartuigen en samenstellen worden aangeduid. Deze lijst is gebaseerd op de soorten vaartuigen en samenstellen die in artikel 1.01 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden gedefinieerd en komt overeen met de aanduiding van het vaartuig op het certificaat van onderzoek. De schipper moet deze aanduiding opgeven bij een melding via de marifoon. Ten opzichte van de oude situatie, waarin geen enkele lijst van de aanduidingen van soorten vaartuigen of samenstellen ten behoeve van de melding via de marifoon bestond, is dit een verduidelijking.

Artikel 2

Het eerste lid betreft de verlenging van de geldigheidsduur van de voorschriften van tijdelijke aard met betrekking tot de eisen aan de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers.
Het tweede lid betreft de verlenging van de geldigheidsduur van de voorschriften van tijdelijke aard met betrekking tot de beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau) en de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, alsmede de verlenging van het tijdelijk vervallen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus